



MARTINEZ
DE HOZ
& RUEDA

Derecho Marítimo

NEWSLETTER 1 | ENERO 2019

Esta edición contiene un resumen de algunas de las sentencias sobre derecho marítimo dictadas por los tribunales argentinos durante el 2018.

Expediente 913/2013: Cargo v. Stadt Bremen. La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal resolvió que el transportador debía indemnizar al cargador porque perdió la mercancía por no declararla ante las autoridades aduaneras brasileñas.

Expediente 6475/2004/CA5: Pedro Moscuza e Hijos v. MAPFRE. La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal ordenó a la aseguradora pagar la totalidad de la póliza, más una indemnización por lucro cesante, por el naufragio de un buque.

Expediente 1811/2006: La Meridional v. Murchison y Loginter. La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal sostuvo que la obligación de transportar la carga y entregarla en buen estado es una obligación de resultado, por lo que el mero incumplimiento hace presumir la culpa del transportador.

Expediente 4571/2010/CA1: Americantec v. Craft Argentina. La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal concluyó que el *freight forwarder* era responsable por el extravío de la mercancía.

Expediente 55929/2018: Zoppetti v. Risler. La Cámara Federal de Apelaciones de Rosario ordenó el embargo y la interdicción de salida de un buque por un crédito laboral que el actor tenía contra el armador.

Expediente 6663/2011/CA1: Epson Argentina v. Monte Tamaro. La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal concluyó que una huelga de dos horas no constituía un evento de fuerza mayor que justificara un incumplimiento del transportador.

Expediente 5623/2010/CA1: Zurich Argentina v. Cec Fantasy. La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal sostuvo que el conocimiento de embarque hace presumir que las mercancías fueron recibidas en el estado y en las condiciones en él descritas, y que, salvo prueba contraria, el transportista contractual y el transportista efectivo tienen responsabilidad solidaria.

Expediente 39235/2013/CS1-CA1: Mayorga Vidal v. Prefectura Naval Argentina. La Corte Suprema de Justicia de la Nación sostuvo que la Prefectura Naval Argentina no puede imponer una multa a un buque extranjero por no cumplir con una ordenanza local mientras se encontraba en la zona económica exclusiva de Argentina y que el artículo 56 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no le confiere esa potestad.

Expediente 913/2013: Cargo v. Stadt Bremen

Cargo S.A. contrató a CMA CGM para el transporte de un yate desde Miami a Buenos Aires. El buque 'Stadt Bremen' transportó el yate desde Miami a Kingston, y luego el buque 'Stadt Wismar' lo transportó desde Kingston a Santos. El yate fue descargado en territorio aduanero brasileño mientras 'Stadt Wismar' se encontraba atracado en el puerto de Santos. Pese a que el derecho brasileño exigía a todos los transportadores marítimos que atraviesan puertos brasileños declarar las mercancías en tránsito u objeto de un trasbordo, CMA CGM no declaró el yate. Al advertir la existencia del yate, la autoridad aduanera brasileña inició investigaciones que culminaron con la pérdida definitiva de la embarcación.

Como el yate nunca llegó a destino, Cargo inició una demanda por daños y perjuicios contra el capitán, armador, propietario, fletador y agente de 'Stadt Bremen', cuyo representante en Buenos Aires era el armador CMA CGM. Éste negó tener responsabilidad y sostuvo que, a todo evento, debía aplicarse el límite de responsabilidad por bulto transportado previsto en la Convención de Bruselas de 1924.

El juez condenó a CMA CGM a pagar una indemnización

a Cargo. CMA CGM apeló la decisión argumentando, entre otras cosas, que el juez no aplicó la limitación de responsabilidad contenida en la Convención de Bruselas.

El 6 de febrero de 2018, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal confirmó la sentencia. Consideró que el transportador fue temerario e imprudente porque no podía desconocer las consecuencias derivadas de la omisión de declarar la carga ante las autoridades aduaneras brasileñas, y que la falta de entrega del yate era prueba suficiente del incumplimiento del transportador.

En ese sentido, señaló que, de acuerdo con la Convención de Bruselas, el transportador debe proceder debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas. El transportador que viola esa obligación debe responder por las pérdidas o daños de la carga. Por lo tanto, si el transportador recibió la mercancía sin hacer reservas u objeciones, y al consignatario se le entregó la mercancía dañada, o no se le entrega la mercancía en todo o en parte, existe una presunción de que el transportador recibió la mercancía en buenas condiciones y que el daño o la pérdida se produjo por su culpa.

Expediente 6475/2004/CA5: Pedro Moscuza e Hijos v. MAPFRE

Pedro Moscuza e Hijos S.A. era propietaria y armadora de un buque que naufragó luego de zarpar del puerto de Mar del Plata. El buque estaba cubierto por una póliza de seguro emitida por MAPFRE Aconcagua Compañía de Seguros S.A.

La póliza establecía que (i) la aseguradora indemnizaría al asegurado por la pérdida total que sufra el buque por naufragio o hundimiento; (ii) el derecho del asegurado a ser indemnizado no sería perjudicado por la negligencia del capitán, oficiales, tripulantes y prácticos; y (iii) la aseguradora no indemnizaría al asegurado cuando la pérdida total hubiera ocurrido por la innavegabilidad del buque por estar indebidamente tripulado, armado o cargado, siempre que el asegurado tuviera o debiere haber tenido conocimiento de esa innavegabilidad al comenzar el viaje.

Luego de que el jefe de máquinas del buque prestara declaración, la aseguradora rechazó la cobertura del siniestro por entender que la tripulación carecía de

competencia profesional, pues el jefe de máquinas ignoraba varias cuestiones que hacían a la seguridad del buque. Argumentó que se configuraba la excepción mencionada en el punto (iii) anterior porque la propietaria del buque debía haber tenido conocimiento de la falta de competencia del jefe de máquinas.

La actora inició una demanda contra la aseguradora. El juez rechazó la demanda porque consideró que el jefe de máquinas había sido negligente al momento del inicio del siniestro y, por lo tanto, el incidente estaba excluido de la cobertura.

El 27 de marzo de 2018, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal revocó la sentencia. Luego de analizar la prueba, concluyó que el buque se encontraba bien tripulado al iniciarse el viaje y, por lo tanto, la actora había actuado con la debida diligencia en su elección. En consecuencia, ordenó a la empresa de seguros pagar el monto de la póliza, así como una indemnización por lucro cesante.

Expediente 1811/2006: La Meridional v. Murchison y Loginter

El buque 'Paraguay Express' salió del puerto de Miami al puerto de Buenos Aires con un cargamento de dos equipos enfriadores de líquido. El buque descargó los contenedores en el depósito de Terminales Río de la Plata ('TRP') en Buenos Aires. Posteriormente, TRP contrató a Murchison S.A. para el traslado de los contenedores a La Rioja, y ésta subcontrató los servicios de traslado con Loginter S.A.

Al retirar los contenedores del depósito de TRP, Loginter no hizo observaciones. Cuando los contenedores ingresaron en el depósito de Murchison, se hizo una observación. Luego, cuando los contenedores ingresaron en el depósito final en La Rioja, se constató que uno de los equipos no podría utilizarse por las averías que presentaba.

Como consecuencia de esas averías, Allianz Ras Seguros Generales ('Allianz') pagó los daños ocasionados a la mercancía, y luego demandó a TRP el reembolso de lo pagado. El juez concluyó que los daños se produjeron con posterioridad al ingreso de los contenedores en el depósito de TRP y con anterioridad a su arribo a La Rioja. Por lo

tanto, condenó a TRP a reembolsar a Allianz lo pagado.

La Meridional Compañía Argentina de Seguros S.A. ('La Meridional'), aseguradora de TRP, inició una demanda contra Murchison y Loginter, alegando que los daños se produjeron luego de que los contenedores fueron retirados del depósito de TRP. El juez rechazó la demanda porque La Meridional no probó que los daños no se produjeron cuando los contenedores estaban en el depósito de TRP.

El 1 de agosto de 2018, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal revocó la sentencia. Sostuvo que el juez invirtió la carga de la prueba, pretendiendo de ese modo que la actora probara un hecho negativo. Consideró que la obligación de transportar la carga y entregarla en buen estado era una obligación de resultado, por lo que el mero incumplimiento hacía presumir la culpa del transportador. En consecuencia, concluyó que eran las demandadas quienes debían probar la existencia de alguna causal que excluyera su responsabilidad, y no lo hicieron.

Expediente 4571/2010/CA1: Americantec v. Craft Argentina

Americantec S.R.L. contrató con Craft Argentina S.A. el transporte de mercancía desde Miami a Rosario. Como parte de la mercancía no llegó a destino, Americantec inició una demanda por daños y perjuicios contra Craft en su calidad de transportista contractual y emisor de los conocimientos de embarque.

El juez ordenó a Craft indemnizar Americantec. Sostuvo que un *freight forwarder* es una persona que, sin transportar por sí misma la mercancía, organiza una cadena o estructura logística, prometiendo el resultado de traslado a un comitente, y en este caso Craft había intervenido como *freight forwarder*. Por lo tanto, Craft debía indemnizar a Americantec por el faltante de mercancía, pues ella había elegido los medios y los subcontratistas utilizados para el transporte.

Craft apeló la sentencia. Argumentó, entre otras cosas, que ella no había sido demandada en su calidad de *freight forwarder*. Sostuvo que era un agente de carga y que tenía a su cargo la desconsolidación, pero no era un transportista contractual.

El 2 de agosto de 2018, la Cámara Nacional de Apelaciones

en lo Civil y Comercial Federal confirmó la sentencia. Sostuvo que no es necesario que la persona que emite el conocimiento de embarque también realice el transporte efectivo para estar obligado como transportador. El artículo 267 de la ley 20.094 define transportador como una persona que contrata con el cargador el transporte de mercancía, sea 'propietario, armador o fletador o quien tenga la responsabilidad del buque', excluyendo al 'agente marítimo o intermediario'. Por lo tanto, el *freight forwarder* encuadraba en la definición de transportador prevista en el artículo 267 y, al emitir un conocimiento de embarque asumiendo la obligación de entregar la mercancía en destino, el *freight forwarder* se convertía en transportista contractual.

Asimismo, sostuvo que la función principal de un *freight forwarder* es la contratación del transporte internacional de las mercancías. El remitente o destinatario generalmente no tienen contacto directo con el transportador porque la contratación y la emisión de los documentos de transporte se realiza a través de, o con la participación, del agente de carga. Al actuar únicamente como agente de carga tradicional, la responsabilidad se circunscribe a la correcta ejecución de dichas tareas enunciadas y no responde por

los daños o pérdidas que ocasione el transportador marítimo.

Sin embargo, en la actualidad, el *freight forwarder* presta servicios adicionales (ej. la consolidación y la desconsolidación de las mercancías, el almacenamiento de corto plazo, el embalaje, la preparación de documentación, etc.) y la consecuencia de asumir un rol más activo es una mayor responsabilidad, pudiendo incluso ser responsable en forma solidaria con el transportista contractual o efectivo en caso de pérdida o avería de la mercancía. En este caso, la función de Craft consistía en la recepción de la mercancía en el lugar de procedencia, el embalaje, el control de preembarque, el embarque, la contratación del seguro, el transporte marítimo de la mercancía, la desconsolidación al llegar a Buenos Aires y el traslado de la mercancía a Rosario.

Expediente 55929/2018: Zoppetti v. Risler

Fernando Sebastián Zoppetti presentó un pedido de embargo y de interdicción de salida del buque 'Kadriye Ana' como consecuencia de un crédito laboral contra el armador. El juez rechazó el pedido. Consideró que el pedido no encuadraba en el artículo 532(a) de la ley 20.094 porque el trabajador no había probado la bandera del buque, ni la legislación extranjera sobre privilegios marítimos.

El actor apeló la sentencia, argumentando, entre otras cosas, que su pedido encuadraba en el artículo 532(c) de la ley 20.094 porque las deudas resultantes del contrato de trabajo eran deudas originadas en la actividad del buque.

El 21 de agosto de 2018, la Cámara Federal de Apelaciones de Rosario revocó la sentencia y ordenó el embargo y la interdicción de salida del buque. Señaló que el artículo 532(c) de la ley 20.094 contempla la posibilidad

de embargar un buque extranjero por deudas originadas en la actividad del buque, o por otros créditos ajenos a ésta, cuando sean exigibles ante los tribunales del país; y que el artículo 231 de dicha ley contempla la posibilidad de embargar un buque nacional por créditos privilegiados y por otros créditos en el puerto donde su propietario tenga su domicilio o establecimiento principal.

Consideró que, independientemente de si el crédito era privilegiado o no de acuerdo con la legislación del país de la bandera del buque, el actor podía solicitar el embargo porque el crédito se había originado en tareas prestadas en la actividad del buque. Asimismo, sostuvo la acreditación de la nacionalidad del buque y de la legislación de su bandera era indiferente porque, de tratarse de un buque de bandera argentina, igualmente procedería el pedido de embargo en virtud de lo dispuesto en el artículo 231.

Expediente 6663/2011/CA1: Epson Argentina v. Monte Tamaro

Epson Argentina S.R.L. inició una demanda contra Hamburg Süd Sucursal Argentina, como agente marítimo y representante legal del transportador, por los daños que le produjo la entrega tardía de cuatro contenedores. De los cuatro contenedores, solo tres fueron desembarcados en fecha. El cuarto contenedor fue trasladado a Santos, y luego fue embarcado en otro buque, arribando a Buenos Aires quince días más tarde. Hamburg Süd sostuvo que

el retraso se debió a una huelga de los trabajadores portuarios y, por lo tanto, estaba justificado por un hecho de fuerza mayor.

El juez rechazó la demanda. Epson apeló la decisión. Argumentó, entre otras cosas, que el transportista incumplió sus obligaciones porque la carga estaba protegida con un conocimiento de embarque y se había preparado un único

manifiesto de carga relativo a los cuatro contenedores, que no pudo utilizarse porque sólo se habían descargado tres y, además, el representante del transportista inició el expediente administrativo ante las autoridades aduaneras fuera del plazo legal.

El 20 de septiembre de 2019, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil y Comercial Federal revocó la sentencia. Sostuvo que el transportista incumplió su obligación de entregar la mercancía en destino de conformidad con las condiciones pactadas. Los cuatro contenedores formaban un conjunto indisoluble pues viajaron amparados por un único conocimiento de

embarque, respaldado por una única factura comercial y un único manifiesto de carga. Por lo tanto, la decisión del transportista respecto del cuarto contenedor hizo que se tuviera que rectificar los documentos aduaneros para el ingreso y el despacho a plaza de todo el lote.

También señaló que Hamburg Süd no probó que la huelga hubiera impedido cumplir con su obligación. La huelga afectó el servicio sólo dos horas y Hamburg Süd no probó que el cuarto contenedor no hubiese podido ser descargado ese mismo día dos horas más tarde que el resto de la mercancía amparada por un único conocimiento, en vez de ser enviado a un puerto en Brasil y reembarcado, con llegada quince días más tarde.

Expediente 5623/2010/CA1: Zurich Argentina v. Cec Fantasy

Zurich Argentina Compañía de Seguros S.A. inició una demanda contra el capitán, propietario y armador del buque 'Cec Fantasy' y contra el transportista contractual BBC Chartering por daños en la mercancía.

El buque había recibido la carga en buenas condiciones porque las observaciones formuladas al conocimiento de embarque al momento de la carga no tenían relación con los daños verificados al recibir la mercancía. Como las demandadas no probaron que los daños se produjeron por el deficiente embalaje, el juez concluyó que estos ocurrieron durante el transporte marítimo, cuando el cargamento estaba bajo su custodia. Por lo tanto, ordenó a las demandadas indemnizar a Zurich.

Las demandadas apelaron la sentencia. Cuestionaron, entre otras cosas, que los daños se hubieran producido durante el transporte marítimo y que se hubiera establecido la responsabilidad solidaria de las demandadas.

El 11 de octubre de 2018, la Cámara de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal confirmó la sentencia. Sostuvo que el conocimiento de embarque no sólo prueba la existencia del contrato de transporte y la recepción de la mercancía por parte del transportador, sino que además

hace presumir que las mercancías fueron recibidas en el estado y en las condiciones en él descriptas. Por ello, el transportista que esté en desacuerdo con los datos consignados en el conocimiento o que no tenga los medios para verificarlos, debe observar el conocimiento o incluir en él una cláusula de reserva. En este caso, las observaciones formuladas no se relacionaban con los daños verificados al recibir la mercancía, y las demandadas no probaron que los daños se hubieran producido antes de la carga.

También concluyó que la responsabilidad solidaria de las demandadas estaba justificada porque ninguna de ellas había demostrado la inexistencia de una relación de causalidad entre el daño y su conducta. Si bien la ley de navegación contiene una laguna legal con relación a este tema, pues no contempla expresamente la situación de un transporte contratado por una empresa y ejecutado por otra, dicha laguna debe llenarse acudiendo a leyes análogas. En este sentido, señaló que el artículo 153 del Código Aeronáutico establece que el usuario podrá demandar tanto al transportador con quien contrató, como al que ejecutó el transporte y ambos le responderán solidariamente por los daños que le hubiesen originado, sin perjuicio de las acciones que pudieran interponerse entre ellos.

Expediente 39235/2013/CS1-CA1: Mayorga Vidal v. Prefectura Naval Argentina

En 2009, el buque 'Beagle', de bandera chilena, se encontraba remolcando al buque 'Polar Mist', también de bandera chilena. 'Polar Mist' transportaba oro por un valor aproximado de USD 16.4 millones y estaba a la deriva y sin tripulación. Durante la operación de rescate, 'Polar Mist' comenzó a tener problemas y 'Beagle' soltó el remolque, lo cual derivó en el hundimiento de 'Polar Mist'.

Luego de investigar los hechos, la Prefectura Naval Argentina ('PNA') multó al patrón de 'Beagle' por no haber comunicado en forma inmediata que 'Polar Mist' se encontraba en dificultades, en violación de una ordenanza local. El patrón alegó que las autoridades argentinas eran incompetentes porque los hechos investigados no tuvieron lugar en el mar territorial argentino, sino en la zona económica exclusiva.

La Cámara Nacional de Apelaciones en lo Contencioso Administrativo Federal confirmó la sanción. Señaló que el artículo 56(1)(b) de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que, dentro de la zona económica exclusiva, los estados ribereños poseen jurisdicción para la protección y preservación del medio marino. Por lo tanto, el patrón debió haber efectuado con urgencia una comunicación de seguridad, pues no podía escapar a su conocimiento que ese evento podía traer

aparejado un riesgo para los recursos y riquezas del mar.

El patrón apeló la sentencia. Señaló que la cámara de apelaciones interpretó incorrectamente el artículo 56 de la convención porque, en la zona económica exclusiva, se reconoce la soberanía del Estado ribereño a los únicos efectos de la exploración y explotación, conservación y administración de recursos naturales de las aguas, del lecho y del subsuelo marino. Por lo tanto, la PNA aplicó extraterritorialmente una norma administrativa que expresamente limita su ámbito de aplicación al mar territorial.

El 11 de octubre de 2018, la Corte Suprema de Justicia de la Nación revocó la sentencia. Sostuvo que los hechos que originaron la multa ocurrieron en la zona económica exclusiva, y las normas aplicables no atribuyen competencia a la PNA para imponer sanciones al personal de un buque de bandera extranjera por hechos acaecidos en esa zona, pues las comunicaciones previstas por la normativa local son obligatorias para los buques de bandera extranjera solamente cuando naveguen por el mar territorial argentino, ríos o lagos interiores. También señaló que la falta de competencia de las autoridades navales no podía suplirse mediante la invocación del artículo 56 de la convención, pues dicho artículo no confiere potestades sancionatorias a la PNA.

CONTACTO



**FRANCISCO A.
AMALLO**

francisco.amallo@mhrlegal.com

[+INFO](#)



**MAXIMILIANO
BATISTA**

maximiliano.batista@mhrlegal.com

[+INFO](#)

Esta publicación está destinada exclusivamente a fines de información general y no sustituye la consulta legal.